

RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner les objets suivants :

(410) Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit-cadre de CHF 39,3 millions pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (2^{ème} crédit-cadre cantonal) et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat André Marendaz et consorts concernant les mesures de sécurité dans les compagnies ferroviaires privées des transports publics. Sont-elles encore adéquates ? Le canton compte-t-il mettre les moyens financiers suffisants afin de garantir une sécurité adéquate pour les employés et les utilisateurs ? (10 POS_221)

(412) Exposé des motifs et projet de décret accordant à la Société des transports publics de la région lausannoise (tl) la garantie de l'emprunt de CHF 34'100'000 pour l'acquisition de cinq automotrices et pour les mesures de rénovation de mi-vie des dix-sept automotrices existantes de la ligne de métro m1 reliant les gares de Lausanne-Flon et Renens par les Hautes écoles ainsi que CHF 4'300'000 pour la part à charge des communes du matériel roulant acquis en 1991 et portant de CHF 226'950'000 à CHF 266'000'000 la garantie de l'emprunt accordée à la Société des transports publics de la région lausannoise (tl) pour le financement des équipements.

La commission s'est réunie le 16 août et était composée de Mesdames S. Jungclaus Delarze, C. Jaquet-Berger, V. Hurni et de MM. G. Poncet, V. Venizelos (remplaçant J.-Y Pidoux), M. Mossi, A. Marendaz, O. Kernen, P. Grobety, A. Chapalay, J.-F. Cachin et L. Ballif. M. François Brélaz est confirmé à la présidence de cette commission.

Le Département des infrastructures était représenté par M. François Marthaler, Conseiller d'Etat et Vincent Krayenbuhl, Chef du Service de la mobilité.

Les notes de séance ont été prises par M. Fabrice Mascello, que nous remercions de son travail.

Préambule

Les membres de la commission avaient reçu en outre les deux documents suivants : « Coûts de la mobilité dans les villes », un comparatif des coûts de la mobilité dans les villes de Lausanne, Berne et Zürich et « Coûts comparés de la mobilité à Zürich, Berne et Lausanne. »

En début de séance une discussion d'introduction globale est ouverte. Elle porte autant sur le thème des transports en commun que sur les deux EMPD à analyser.

Les représentants du Département nous apprennent ou nous rappellent que:

Le succès remporté par les transports publics dans le canton de Vaud ne se dément pas. Le raisonnement doit aujourd'hui être posé sur un système de transports vu de manière globale. A l'instar du m2 qui dessert essentiellement la commune de Lausanne mais qui a également une importance majeure dans le bon fonctionnement du réseau de transport. Ces deux objets permettront de parer aux investissements prioritaires. A titre d'exemple, l'EMPD 410 doit apporter un complément de financement aux subsides versés par la Confédération, via l'Office fédéral des transports (ci-après OFT) pour le crédit cadre de raccordement 2011 – 2012. Le rythme quadriennal sera repris dès 2013. Cet investissement vise uniquement le maintien de la substance existante et non l'augmentation de l'offre. L'EMPD 412, par contre, a pour but d'augmenter l'offre de prestations.

A la question de savoir pourquoi la commission ne se prononce que sur ces deux objets alors que d'autres, déjà soutenus par la Confédération, sont en attente, il est répondu que le regroupement des autres demandes de crédit n'est pas toujours possible puisque les modalités de financement sont différentes. Alors que l'EMPD 410 concerne un financement conjoint Confédération – Canton, l'EMPD 412 ne concerne que le canton de Vaud. De plus, la Confédération alloue à chaque canton une enveloppe pour le financement de son trafic régional voyageur comprenant les chemins de fer privés. Depuis 2011, cette limite financière est dépassée et tout ajout de prestation doit trouver un financement cantonal.

Il est rappelé que selon la « Loi fédérale du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2 », les bases juridiques du financement du transport public des voyageurs et celles du financement de l'infrastructure ferroviaire ont été séparées. La Suisse a ainsi harmonisé ses bases légales par rapport au droit européen, notamment en matière de comptabilité analytique. Cette distinction est importante pour les CFF car tout opérateur en règle peut passer d'un pays à l'autre, indépendamment du gestionnaire de l'infrastructure. Le même système est également appliqué à des lignes plus modestes au niveau du canton. Dans ce contexte de bonne collaboration entre l'OFT et le SM, la planification des investissements prévus dans l'EMPD 410 a été finalisée avec les entreprises de transport public, lors de réunions communes avec les représentants de la Confédération et basées sur des documents établis selon les exigences fédérales.

Il est précisé également que la séparation entre infrastructure et transport se limite au niveau comptable et ne touche pas l'aspect opérationnel. A l'heure actuelle, la comptabilité du LEB, comme celle des tl, intègre déjà cette distinction. Les coûts d'infrastructure ne sont que très rarement couverts par le prix des sillons versés par l'exploitant au secteur concerné.

D'autre part, le projet de fusion des sociétés MLO – TSOL – TL est un cas particulier et assez avancé. La difficulté réside plus dans les contraintes techniques que dans les décisions politiques à prendre.

Un député affirme que des demandes du MVR et du BAM ont été présentées au Canton pour augmenter le nombre de leurs rames dès 2013 et ce avec l'accord de la Confédération et il lui semble que le Canton donne l'impression de bloquer le budget du SM rendant impossible de nouveaux investissements. Il lui est répondu que le renouvellement du matériel roulant (augmentation de l'offre, des capacités de transport et des cadences) doit faire l'objet d'autres discussions et donc d'autres demandes de crédit. L'EMPD 410 concerne des projets urgents qui devraient s'étaler sur 2011 et 2012. Le Conseil d'Etat connaît les demandes des différentes sociétés de transport : le DINF lui a fourni une planification de l'ensemble des besoins jusqu'en 2025 (infrastructure et transport), chiffrées à environ CHF 3 milliards.

Ce document aura sans aucun doute un impact sur le budget du SM qui, par ailleurs, est le seul service du DINF à être augmenté. Le défi est de réussir à prendre les objets, dans leur ordre d'urgence imposé par les circonstances, avec le meilleur rapport coût/utilité. Cette question est

avant tout budgétaire. Le financement du secteur des transports, par le biais d'investissements pour le trafic régional, est assuré aujourd'hui par des garanties d'emprunt. Même si la Confédération a un fonds de garanties pour les CFF et les autres sociétés (d'un montant de 11 milliards de francs), le problème se pose lorsque les intérêts des emprunts et les montants d'investissements doivent s'inscrire au budget.

Dans le cas du MVR, une telle requête pourrait représenter une augmentation du budget du SM d'environ CHF 3 à 4 millions à financer par le Canton puisque l'enveloppe financière de la Confédération (environ CHF 140 millions) est totalement utilisée.

Comme cité en début de rapport, les commissaires ont reçu deux documents intitulés « Coûts de la mobilité dans les villes » et « Coûts comparés de la mobilité à Zürich, Berne et Lausanne. »

Le Conseiller d'Etat en charge du dossier rappelle aux membres de la commission que le canton en général et Lausanne en particulier accusent un certain retard en comparaison avec d'autres agglomérations suisses en matière d'utilisation des transports publics.

L'accessibilité à l'agglomération est le principal problème. Entre les trois agglomérations étudiées, le retard lausannois découle clairement du nombre de trains RER à disposition pour la zone concernée. Le SM établit annuellement un état de situation sur la mobilité cantonale. Depuis 4 ans, l'utilisation des transports publics (trafic urbain exclu) se développe en termes de nombre d'utilisateurs deux ou trois fois plus vite que les transports individuels motorisés. Il faut un transport global avec un accent sur l'accessibilité performante dans nos villes et des transports publics avec des cadences correctes.

Un député pense qu'il faudrait définir ce qu'est un RER et cela ne doit pas se limiter aux CFF. En effet, alors que leur fréquentation est en constante hausse, des lignes comme le LEB ou le BAM ou Nyon-St-Cergue sont freinées dans leurs investissements car elles doivent attendre pour commander leurs rames en 2014 pour 2016.

Concernant les rames du Nyon-St-Cergue, elles ont été mises en circulation en 1985. Leur taux d'amortissement comptable est de 3% l'an : elles seront amorties vers 2020. L'état des équipements diffère d'une société à l'autre mais d'une manière générale le matériel réellement obsolète n'est plus mis en circulation.

Il est affirmé par un député que la planification des achats pour répondre aux besoins en rénovation est de plus en plus difficile et le passage à un rythme quadriennal ne facilitera pas les choses ; le Conseil d'Etat pourrait éventuellement définir un engagement financier roulant pour augmenter la marge de manœuvre des entreprises de transport.

Le chef du SM rend attentif la commission à ne pas confondre les prêts, où de l'argent est décaissé, avec les garanties d'emprunts.

Pour le Conseil d'Etat, l'objectif en matière de développement de trafic RER est d'être quadruplé à terme. Dans ce contexte, le budget du SM est régulièrement revu à la hausse pour pouvoir répondre aux diverses demandes jugées prioritaires (lignes avec un fort potentiel de développement et grand nombre de passagers). Il est évoqué le besoin de visibilité des entreprises et le Conseil d'Etat devrait pouvoir leur donner sa planification, sous réserve de l'évolution conjoncturelle et budgétaire du canton. Toutefois, la problématique ne peut être prise que dans son ensemble : les bilans, prestations (marchandises, ou voyageurs-pendulaires ou historico-touristique), moyens de trésorerie sont bien trop différents d'une société à l'autre, sans parler des risques de planification. Il faut partir du principe que les demandes concernant la période 2013 – 2016 seront prises en compte le moment voulu.

S'agissant de l'application de l'art. 163 Cst-VD pour ces deux objets et bien que leurs données respectives soient différentes, ces deux EMPD n'ont pas nécessité une profonde analyse : les déterminations se sont basées sur une argumentation récurrente et comparable à celle des EMPD antérieurs.

EMPD 410

ANALYSE DE L'EMPD

1.1.1. Principes de financement selon la législation fédérale

Le présent décret entrera en vigueur vers la fin de l'année alors qu'il n'est valable que pour deux ans (2011 – 2012). Un député s'inquiète du fait que le prochain décret (2013 – 2016) ne soit adopté que dans le courant de l'année 2015, ce qui revêt une importance décisive en terme de planification pour les entreprises concernées. Il lui est répondu que le financement cantonal ne peut être défini qu'après la détermination de la Confédération, ce qui entraîne un certain délai. Il est rappelé que l'arrêté des Chambres fédérales date en l'occurrence du 15 décembre 2010 mais que des chiffres assez fiables sont toutefois disponibles entre octobre et novembre. Il est à souhaiter que la législation fédérale restera dorénavant à ce rythme quadriennal qui devrait faciliter les choses. S'agissant du prochain décret, il devrait idéalement être voté durant le premier semestre 2013 sans provoquer de retard effectif.

Concernant l'acquisition du matériel roulant pour les Chemins de fer veveysan / Nyon-St-Cergue / BAM / Yverdon – Ste-Croix, un député est partisan d'un passage devant le Grand Conseil en juin 2012. Le Conseiller d'Etat comprend la demande mais doute que cette chronologie puisse être mise en place. Une option serait d'utiliser la garantie d'emprunt de la Confédération qui permettrait de ne plus passer devant le Grand Conseil si ce n'est que pour le budget ordinaire du SM. Il rappelle finalement qu'il y a moins de 4 ans les crédits-cadre pour les investissements d'infrastructures de la Confédération avaient failli disparaître, en raison d'un éventuel transfert de charges aux cantons qui ne s'est pas réalisé. Il n'est pas exclu que la Confédération relance la réflexion du financement de l'infrastructure nationale.

1.2 Processus de planification du 2^{ème} crédit-cadre 2011 – 2012

Il est indiqué que les passages à niveau seront assainis d'ici fin 2014. Sur le principe de financement, ces coûts se partagent entre le propriétaire de la route (50%) et les chemins de fer (50%). La part ferroviaire est financée par le biais des crédits-cadre fédéral et cantonal. Au début des années 2000, dans le cadre d'un programme d'économies fédéral, les ministres cantonaux des finances avaient accepté de prendre en charge les coûts des passages à niveaux mais cette décision n'a jamais été appliquée. Dans certains dossiers, la part du chemin de fer peut aller au-delà des 50%. Le délai de 2014 est fixé dans la législation fédérale mais ne signifie pas pour autant que tous les passages à niveaux seront dotés de barrières. Parfois, une solution simplifiée est possible du fait de peu de trafic à certains croisements. Le crédit-cadre permet aussi de renouveler des anciennes installations ayant une trentaine d'années.

1.4 Planification des investissements pour 2011 – 2012 (pages 21 et suivantes de l'EMPD)

Tableau Pont - Le Brassus

Ce tableau est en lien direct avec le postulat André Marendaz qui demande si le Canton peut définir plus clairement le rôle de chacun des acteurs. La gare du Pont appartient aux CFF qui en garantissent la sécurité et certains travaux sont prévus sur le tronçon. Ce cas montre bien la différence entre le financement par la Confédération de l'infrastructure des CFF et celle des autres chemins de fer.

Tableau Bière - Apples - Morges et Apples – L'Isle

Il est demandé si la pose d'une installation de sécurité sera effective un jour sur la ligne Apples – L'Isle. Compte tenu du fait qu'un seul train circule entre ces destinations, il ne s'agit pas d'une priorité pour l'instant. Un block de ligne est uniquement nécessaire s'il y a plusieurs trains.

Tableau Lausanne – Echallens – Bercher

Un député estime que le passage à niveau de la Fleur-de-Lys à Prilly ne doit pas être assaini mais supprimé. La solution définitive n'est pas encore approuvée, le SM est partisan de la pose de barrières, au minimum. Il est aussi prévu de corriger la courbe afin de gagner de précieuses secondes.

Le passage à niveau de Vernand – Camarès va être supprimé ; CHF 1'905'000 sont financés par le solde CCC-1. (période 2007 – 2010). Pour information, la ville de Lausanne a déjà voté un crédit de CHF 300'000.- pour la construction d'une route provisoire en direction de Romanel.

Un montant de CHF 1,050 million est alloué pour « Etudes cadence 15 minutes Echallens » . A ce jour, l'étude pour une cadence de 15 minutes n'a été faite que jusqu'à Cheseaux.

Il s'instaure une large discussion au sujet de l'enterrement éventuel de la ligne à l'avenue d'Echallens, à Lausanne. Il est confirmé que ce projet de tunnel sous l'avenue d'Echallens est en lien avec la cadence de 7,5 minutes jusqu'à Cheseaux dont l'étude pourrait être réalisée mais uniquement sur le financement 2013 – 2016. Pour l'instant, les efforts sont portés sur la cadence au quart d'heure.

Concernant la cadence de 15 minutes entre Lausanne et Cheseaux, il est évoqué aussi le fait que les retards sont uniquement imputables aux recours dans la procédure et non à la compagnie du LEB elle-même.

Tableau Montreux-Zweisimmen

Concernant le viaduc de Gstaad, un député de la région s'insurge contre le fait qu'en raison de sa valeur historique, l'Office fédéral de la culture émette des exigences, sans toutefois participer aux frais supplémentaires qui sont à la charge du MOB.

Il craint aussi que le MOB ne doive interrompre le trafic dans le secteur des galeries de la Tine dont le projet de réfection a été refusé par ce même Office.

Tableau Vevey – Blonay – Les Pléiades/Chamby

Les mêmes craintes que pour le MOB sont exprimées pour le viaduc Blonay – Chamby

Tableau Aigle – Leysin

Un député demande si l'adaptation de la ligne de contact au dépôt d'Aigle est prévue dans le but de faire une voie directe et si une réflexion est menée sur la traversée d'Aigle.

Il lui est répondu que l'objectif est de supprimer ce rebroussement au dépôt de l'Aigle – Leysin pour pouvoir passer tout droit afin de pouvoir rationaliser l'exploitation. Pour la deuxième question le passage en ville d'Aigle a fait l'objet d'une intense analyse. Au final, la commune a estimé que la solution sur l'axe existant était la meilleure formule.

Tableau Aigle – Le Sépey – Les Diablerets

Il est pris note que le maintien de la desserte ferroviaire du Sépey a été préférée à un passage direct du train Aigle – Les Diablerets aux Planches et une navette bus reliant les Planches au Sépey.

Il est également posé la question de savoir si une réflexion est en cours pour augmenter la vitesse des trains. Malgré différentes études et compte tenu de la géométrie tortueuse de cette région (pente à 6%) les possibilités de gain de temps sont faibles. La situation ne peut pas réellement être améliorée.

Tableau Aigle – Ollon – Monthey – Champéry

Il est pris note que la desserte d'Ollon est maintenue pour aller à St-Triphon.

Pour les lignes qui ne sont pas mentionnées il n'y a pas eu de discussion.

3.5.1 Charges liées au correctif d'actif des prêts conditionnellement remboursables

Il est pris note que ce correctif correspond bien à une diminution de valeur au bilan de l'Etat à raison de 2,5% par an.

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

« Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ».

Un député se demande si le fait de devoir répondre à l'accroissement de la population dans le canton est considéré comme une telle tâche. D'autre part, qu'en est-il des montants mentionnés dans cet EMPD qui visent à faire une étude pour augmenter la cadence du trafic ?

Réponse : Le simple fait que la population augmente ne signifie pas pour autant que toutes les charges découlant de ce constat sont liées et donc non soumises à compensation. Par contre, si le Parlement, par le biais d'un acte législatif, estime nécessaire que tout citoyen doit trouver une place assise dans un transport public, la charge devient alors liée et la démographie impose qu'on augmente le nombre de sièges. En l'occurrence, dans ce dossier, une base légale fédérale exige de manière explicite et incontournable que des mesures de sécurisation et de maintien de la substance soient prises pour que les prestations puissent continuer à être garanties.

Concernant la question relative à l'étude pour augmenter la cadence du trafic elle concerne le LEB. Or, cette proposition fait partie du projet d'agglomération Lausanne – Morges et ceci en application du plan de mesures OPair (Ordonnance fédérale pour la protection de l'air) qui postule que l'on doit

reporter une part définie du trafic de la route sur les transports publics afin d'améliorer la situation sanitaire de l'air. Par conséquent, la loi fédérale sur la protection de l'environnement et son ordonnance d'application font office de bases légales en vertu desquelles le Conseil d'Etat a dû adopter un plan avec des mesures contraignantes.

VOTE DU PROJET DE DECRET (410)

(Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit-cadre de CHF 39,3 millions pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (2^{ème} crédit-cadre cantonal))

Art. 1

Une discussion assez longue s'engage sur le passage du LEB à l'avenue d'Echallens. Plusieurs députés affirment soutenir ce projet de décret mais estiment important que l'étude du projet de tunnel du LEB à l'av. d'Echallens soit intégrée dans cet EMPD (CHF 1,05 million). Leur argumentation repose sur les critères de sécurité d'une part et de cadence inférieure aux 15 minutes d'autre part. Plusieurs personnes comprennent le problème mais la comparaison avec d'autres villes suisses, voire étrangères, permet de relativiser la situation. Avant de résoudre les problèmes de demain, il faut se concentrer sur les problèmes existants aujourd'hui. Le Conseiller d'Etat précise que la cadence à 15 minutes jusqu'à Echallens ne nécessite pas la construction d'un tunnel à l'avenue d'Echallens. Si la question du tunnel se pose un jour encore faudra-t-il définir jusqu'où cet ouvrage devra être creusé. Certains le verraient sortir vers Prilly – Chasseur. Les estimations d'un tunnel jusqu'à Montétan sont de l'ordre du CHF 80 millions mais le point de croisement à Prilly – Union n'est même pas encore lancé. Les stations souterraines du LEB ne sont pas comparables au M2 et sont d'une ampleur certaine (Chauderon). Un ouvrage comparable à Montétan serait surdimensionné et, dans l'optique d'une éventuelle concrétisation, signifierait selon toute vraisemblance, la suppression pure et simple de cet arrêt.

Ces questions délicates et récurrentes doivent se poser dans le cadre d'une réflexion globale avec tous les partenaires participant au schéma directeur nord-lausannois. Finalement et s'agissant de la sécurité sur cette avenue, il est noté avec satisfaction que les mesures prises sur ce tronçon semblent porter leurs fruits puisque la statistique indique une diminution des accidents.

Durant le débat sur cet article, une députée propose à la commission le dépôt d'une résolution sur ce sujet. Voyant que son idée n'est pas partagée, elle la retire.

VOTE : L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 2

VOTE : L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 3

M. Le Conseiller d'Etat rend attentif la commission au fait que les charges de ce décret sont considérées comme liées et, de ce fait, échappent à toute possibilité de référendum facultatif, conformément à l'art. 84, al. 2, lettre b, de la Constitution cantonale.

VOTE : L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Recommandation d'entrée en matière

VOTE : la recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des personnes présentes (13).

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU POSTULAT A.MARENDAZ (10 POS 221)

Le postulant remercie le Conseil d'Etat pour sa réponse. Il l'accepte mais n'en est que partiellement satisfait. En effet il estime que les mesures de sécurité proposées ne sont pas suffisantes et que beaucoup de travail reste à faire.

Dans la discussion, il est salué l'énergie déployée pour la mise en place des mesures de sécurité pour les diverses lignes. Pour la plupart des réseaux privés, les installations de sécurité arrivent à bout de course et devront être renouvelées dans les quatre ou cinq ans à venir. En raison des règles liées aux marchés publics, il est regretté toutefois qu'une harmonisation des appels d'offre ne soit pas possible. Il est précisé en outre que si le LEB est bien exploité en mode tramway sur l'avenue d'Echallens, ses véhicules ne sont pas pour autant des trams et possèdent de ce fait des paramètres techniques différents rendant une comparaison peu pertinente.

VOTE : la réponse du Conseil d'Etat au postulat Marendaz est adoptée par 12 oui et 1 abstention.

EMPD 412

PREAMBULE

Cet objet s'articule en deux parties : le dossier M1 d'une part et le parc du matériel roulant des tl d'autre part. Il s'agit de développer l'offre et non pas de maintenir l'existant.

Le M1, avec plus de 11 millions de voyageurs par an, et le M2, avec environ 25 millions, sont comparables en termes de passagers/kilomètre, la ligne M1 étant plus longue. Aujourd'hui l'évolution démographique combinée à celle des hautes écoles provoque une saturation que les mesures prises à l'époque n'arrivent plus à endiguer. (La saturation des lignes avait pu être contrée par le décalage des cours Unil/EPFL et la demande faite aux étudiants et collaborateurs de ces institutions de venir par Renens et non par Lausanne).

Une circulation en double composition est devenue indispensable d'où le besoin d'investir par le biais notamment de la commande de 5 automotrices comparables à celles en activité qui doivent elles aussi être mises à niveau (ouverture/fermeture des portes notamment). De plus, un renouvellement des systèmes de trolleybus dont certains circulent depuis plus de 30 ans est également nécessaire. En effet, les limites sont atteintes dans le domaine de leur maintenance technique. Finalement, d'autres objectifs visent également l'amélioration du confort des usagers de plus en plus nombreux.

Ce décret doit donner aux tl les moyens minimums de renouveler et d'étendre leur parc de véhicules dans un horizon de 2 à 3 ans. Au-delà, les grands principes du projet d'agglomération ne sont pas encore fixés, notamment par rapport à une éventuelle aide fédérale. Par ailleurs, l'évolution du parc de véhicules des tl étant encore très importante, il est fort probable qu'une nouvelle demande de déplafonnement de cette garantie d'emprunt par le Conseil d'Etat soit déposée dans le futur.

Lors de la discussion générale il est fait une remarque concernant la ligne 17. En effet, ces véhicules permettent aux personnes à mobilité réduite d'y accéder facilement mais, une fois à l'intérieur, les

sièges deviennent inaccessibles car trop hauts. L'AVIVO a rédigé un dossier à ce sujet ; il serait pertinent que les responsables des achats le consultent. Avoir une ou deux places réservées à des personnes à mobilité réduite serait déjà un progrès. A Genève, par exemple, une note est affichée pour réserver la place aux personnes à mobilité réduite. Il est répondu que les tl sont en contact avec l'association vaudoise pour la construction adaptée aux personnes handicapées afin d'optimiser ce genre de demandes en tenant compte des contraintes techniques des véhicules.

ANALYSE DE L'EMPD

2.1 Organisation des sociétés du « Groupe tl »

Un député s'étonne que des privés détiennent 7% du capital de la société ; il s'agit notamment d'héritiers de très anciens actionnaires.

4.1 Situation de la garantie d'emprunt des tl selon le décret du 29 mai 1991

Compte tenu de la date de la séance de commission (16 août 2011), le délai d'exploitation fixé à mi-décembre 2011 paraît difficilement tenable. Toutefois, la compagnie des tl, d'ici la livraison des nouveaux véhicules, assurera l'intérim avec les anciens véhicules. Les cadences imposées seront maintenues d'une manière ou d'une autre.

4.2 Renouvellement de 19 trolleybus articulés

Ce décret vise le uniquement le remplacement de véhicules électriques par d'autres véhicules électriques. Les véhicules thermiques ne sont pas concernés.

4.2.4 Investissements nécessaires pour l'acquisition de 19 véhicules articulés.

Un député souhaite savoir si les montants indiqués font déjà l'objet d'un contrat ou si une négociation est encore possible, compte tenu de la cherté du franc par rapport à l'euro pour certains équipements provenant d'Allemagne par exemple. Il est répondu que tant que le Parlement ne s'est pas déterminé, une négociation devrait toujours être possible.

Même si ces montants paraissent élevés, la durée de vie d'un véhicule électrique équivaut à trois fois celle d'un véhicule thermique.

6.5.1 Ligne de métro M1

Un député regrette que le sujet de l'adaptation tarifaire, à la hausse, de Mobilis par rapport au niveau national ne soit pas plus développé dans le décret. L'ensemble des usagers Mobilis doit payer pour financer l'augmentation des charges du M1 alors qu'un bon nombre d'entre eux ne l'empruntent jamais. Le Conseiller d'Etat estime que c'est le contraire : les décisions tarifaires se prenant au niveau de l'Union des transports publics (UTP) avec les CFF, la question se pose pour Mobilis de savoir si l'adaptation des tarifs nationaux doit être répercutée ou non sur ceux régionaux, avec le risque de voir un écart se creuser au sein des différentes communautés tarifaires. Au final, l'adaptation sera, selon toute vraisemblance, validée afin d'éviter ces disparités. Ces nouvelles recettes pour les tl pourraient alors être affectées à certains dossiers. Parallèlement, il ne faut pas oublier que, dans divers endroits du canton, l'offre de transports publics urbains va également augmenter, avec un besoin accru de financement.

VOTE DU PROJET DE DECRET (412)

(Décret accordant à la Société des transports publics de la région lausannoise (tl) la garantie de l'emprunt de CHF 34'100'000 pour l'acquisition de cinq automotrices et pour les mesures de rénovation de mi-vie des dix-sept automotrices existantes de la ligne de métro m1 reliant les gares de Lausanne-Flon et Renens par les Hautes écoles ainsi que CHF 4'300'000 pour la part à charge des communes du matériel roulant acquis en 1991)

Art. 1

VOTE : l'article 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 2

VOTE : l'article 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 3

VOTE : l'article 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 4

VOTE : l'article 4 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 5

VOTE : l'article 5 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 6

La commission est rendue attentive au fait que les charges de ce décret sont considérées comme liées et, de ce fait, échappent à toute possibilité de référendum facultatif, conformément à l'art. 84, al 2, lettre b de la Constitution cantonale.

Vote : l'article 6 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Recommandation d'entrée en matière

VOTE : la recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des personnes présentes (13).

VOTE DU PROJET DE DECRET (412) (deuxième objet)

(Décret portant de CHF 226'950'000 à CHF 288'000'000 la limite maximale de la garantie de l'emprunt accordée à la Société des transports publics de la région lausannoise (tl) pour le financement de ses équipements).

Art. 1

VOTE : l'article 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 2

VOTE : L'article 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 3

VOTE : L'article 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Art. 4

La commission est rendue attentive au fait que les charges de ce décret sont considérées comme liées et, de ce fait, échappent à toute possibilité de référendum facultatif, conformément à l'art. 84, al. 2, lettre b de la Constitution vaudoise.

VOTE : L'article 4 du projet de décret est adopté à l'unanimité des personnes présentes (13).

Recommandation d'entrée en matière

VOTE : la recommandation d'entrée en matière est adoptée à l'unanimité des personnes présentes (13).

Cheseaux-sur-Lausanne, le 5 septembre 2011

Le rapporteur :
(signé) François Brélaz